

ความปลอดภัยทางถนน: บทบาทขององค์การอนามัยโลก

“องค์การอนามัยโลก ให้ความสำคัญกับปัญหา ความปลอดภัยทางถนน”

ดร. มาคารีต ซาน ผู้อำนวยการองค์การอนามัยโลก ปี 2013

ปรับปรุงคุณภาพของข้อมูลความปลอดภัยทางถนน

การตัดสินใจเกี่ยวกับนโยบายการจราจรบนท้องถนนในประเทศส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับข้อมูล รัฐบาลไม่เพียงแต่ต้องการรู้ว่าใครบ้างที่เสียชีวิตบนท้องถนน ณ สถานที่ใด และอย่างไร แต่ยังต้องการข้อมูลของการบาดเจ็บรุนแรงและข้อมูลเชิงคุณภาพเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยง เช่น สัดส่วนของรถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกกันน็อก และสัดส่วนของการชนที่เกี่ยวข้องกับการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ จะช่วยให้รัฐบาลกำหนดเป้าหมายและติดตามการดำเนินงานได้ดียิ่งขึ้น ทั้งนี้ ข้อมูลจะต้องมีความแม่นยำ ซึ่งหมายความว่า การเก็บข้อมูลจะต้องวิธีการเก็บข้อมูลที่ดีที่สุด และมีความสอดคล้องกันในทุกภาคส่วน (เช่น ตำรวจ สาธารณสุข ฯลฯ)

ระบบการเก็บข้อมูลที่ดียังสะท้อนถึงขนาดที่แท้จริงของปัญหา และเป็นฐานข้อมูลสำหรับกำหนดนโยบายที่ดีขึ้นได้ นอกจากนี้ ข้อมูลที่ดียังทำให้สามารถประเมินประสิทธิภาพของนโยบายและโครงการได้ ปัญหาหลักคือการรายงานการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรที่ต่ำกว่าความเป็นจริงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง องค์การอนามัยโลกจึงได้ทำงานร่วมกับประเทศต่างๆ เพื่อปรับปรุงการเก็บข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยตำรวจและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข และส่งเสริมและใช้นิยามมาตรฐานสำหรับการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (ดูด้านล่าง)

องค์การอนามัยโลกและพันธมิตร: **ระบบข้อมูล:**
คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจและผู้ปฏิบัติ

คำนิยามของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

ในบางประเทศ ข้อมูลการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีเพียงข้อมูลการเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุเท่านั้น องค์การอนามัยโลกจึงได้สนับสนุนคำนิยามดังกล่าวครอบคลุมถึงผู้ที่เสียชีวิตภายใน 30 วันหลังจากเกิดอุบัติเหตุด้วย ซึ่งเป็นวิธีการรายงานยอดผู้เสียชีวิตอย่างเป็นทางการโดยตำรวจ ปัจจุบัน มี 92 ประเทศที่ใช้คำนิยามที่สนับสนุนโดยองค์การอนามัยโลก

การกำกับดูแลและประเมินผล

แม้ว่าประเทศต่างๆ จะมองว่าความปลอดภัยทางถนนเป็นประเด็นที่สำคัญในระดับต้นๆ และใช้นโยบายและมาตรฐานเพื่อปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน แต่ทั้งนี้จำเป็นต้องมีการกำกับดูแลและประเมินผลที่แม่นยำเพื่อจัดทำข้อมูลสำหรับขั้นตอนถัดไป นอกเหนือจากการเก็บข้อมูลการเสียชีวิตแล้ว องค์การอนามัยโลกยังเก็บและวิเคราะห์ข้อมูลในด้านอื่นๆ เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนอย่างสม่ำเสมอ เช่น กรอบการทำงานของสถาบัน ถนนและการเคลื่อนย้ายที่ปลอดภัย ยานพาหนะที่ปลอดภัย ผู้ใช้งานถนนที่ปลอดภัย (โดยเน้นที่กฎหมาย) และการดูแลหลังจากรถชน การดำเนินการนี้ทำให้เกิด **รายงานสถานการณ์ทั่วโลกเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน** ซึ่งเป็นเครื่องมือในการกำกับและประเมินผลที่สำคัญทั่วโลกที่ตีพิมพ์ครั้งแรกในปี 2009 และองค์การอนามัยโลกได้จัดทำรายดังกล่าวประมาณทุกๆ 2 ปี รายงานนี้มีรายละเอียดสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนอย่างละเอียดในเกือบทุกประเทศทั่วโลก และเนื่องจากการนำวิธีการกำกับและประเมินผลดังกล่าวไปใช้ในแต่ละประเทศ จึงทำให้สามารถเปรียบเทียบข้อมูลในระดับโลกได้ โดยรายงานสถานการณ์ทั่วโลกฉบับที่ 3 คาดว่าจะทำขึ้นในปี 2015

บรรจุเรื่องความปลอดภัยบนท้องถนนให้เป็นวาระเสมอ

เพื่อลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลก ความปลอดภัยทางถนนควรเป็นวาระที่มีความสำคัญลำดับต้นๆ ของผู้กำหนดนโยบายทั่วโลก



โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่มีรายได้ต่ำและปานกลาง ที่มีอัตราการเสียชีวิตที่สูงที่สุด เจตจำนงทางการเมืองและพันธะสัญญาถือเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยให้การตัดสินใจเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนตั้งอยู่บนหลักฐานที่ชัดเจน ยกตัวอย่างเช่น การบังคับให้สวมหมวกกันน็อกสำหรับผู้โดยสารทุกคน ลดความเร็วในเขตโรงเรียน และกำหนดค่าต่ำสุดของความเข้มข้นแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ที่อายุน้อย เป็นการป้องกันที่อยู่บนพื้นฐานของหลักฐานที่ชัดเจน เพื่อให้มั่นใจว่าความปลอดภัยทางถนนยังคงเป็นวาระของรัฐบาล องค์การอนามัยโลกส่งเสริมและประสานงานโครงการริเริ่ม เช่น **ทศวรรษแห่งการดำเนินงานเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2011-2020** และเชิญผู้เกี่ยวข้องเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในภาคส่วนต่างๆ เพื่อแลกเปลี่ยนความรู้และข้อมูลด้านการป้องกันการบาดเจ็บ นอกจากนี้ องค์การอนามัยโลกยังเป็นผู้ประสานงานความร่วมมือด้าน**ความปลอดภัยบนท้องถนนของสหประชาชาติ** ซึ่งเป็นกลไกการให้คำปรึกษาอย่างไม่เป็นทางการที่ช่วยสนับสนุนความร่วมมือและการประสานงานระหว่างองค์กรของสหประชาชาติและพันธมิตรต่างประเทศเพื่อให้มีการดำเนินการตามมติของสมัชชาสหประชาชาติ และข้อเสนอแนะจากรายงานขององค์การอนามัยโลก

การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนโดยองค์การอนามัยโลกในประเทศต่างๆ

องค์การอนามัยโลกร่วมมือกับโครงการบลูมเบิร์กเพื่อความปลอดภัยทางถนน 2015-2019 เพื่อลดการเสียชีวิตและ

การบาดเจ็บจากถนนบนท้องถนนในประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง ตลอดจนเมืองต่างๆ โดยการเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมายความปลอดภัยความถนนในระดับประเทศ และดำเนินกิจกรรมที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่าสามารถเพิ่มความปลอดภัยบนท้องถนนได้ใน 4 ประเทศ ได้แก่ จีน ฟิลิปปินส์ ไทย และแทนซาเนีย ด้วยการสนับสนุนทางด้านการวิชาการในเรื่องกฎหมายและการอบรมสื่อ

โครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อ

- กฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่เข้มแข็งและครอบคลุมมากยิ่งขึ้น และการบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้ถนน โดยการสนับสนุนให้ประเทศต่างๆ ประเมินกฎหมายหรือพระราชบัญญัติ ระบุช่องว่าง และกำหนดลำดับความสำคัญเพื่อการดำเนินการอย่างมีประสิทธิภาพ
- ผู้ใช้ถนนมีความตระหนักเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงและพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยเพิ่มขึ้น: องค์การอนามัยโลกให้ความช่วยเหลือรัฐบาลในการรณรงค์ผ่านสื่อที่ดึงดูดความสนใจ และสนับสนุนมาตรการเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอื่นๆ อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ องค์การอนามัยโลกยังทำงานโดยตรงกับผู้สื่อข่าวในการผลิตข่าวและสื่อออกอากาศเพื่อให้มีรายงานอย่างเหมาะสมในข่าวท้องถิ่น ข่าวในประเทศ และข่าวต่างประเทศเกี่ยวกับขอบเขตของปัญหาการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และผลกระทบต่อสาธารณสุขและชีวิตของผู้คน

กิจกรรมสำคัญในประเทศต่างๆ

การรณรงค์ผ่านสื่อ การรณรงค์การรณรงค์ทางสังคมโดย อาศัยงานวิจัยและการทดลองอย่างครอบคลุมจะช่วยให้ เกิดการเปลี่ยนแปลงมุมมองของผู้คนมากยิ่งขึ้น ซึ่งงาน วิจัยได้แสดงให้เห็นว่าการรณรงค์ที่สะท้อนความรู้สึกหรือนำเสนอข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนมี ประสิทธิภาพมากกว่าเนื่องจากผู้รับสารจะจดจำได้ดีกว่า ด้วยการสนับสนุนจากองค์การอนามัยโลก การรณรงค์ เพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในประเทศต่างๆ เช่น บราซิล กับพม่า เคนยา และเม็กซิโก จึงได้เปลี่ยนจาก “การ รณรงค์ที่ทำให้เกิดความรู้สึกที่ดี” มาเป็นการโฆษณาที่ สะท้อนความรู้สึกโดยเน้นไปที่ผลกระทบของพฤติกรรม ที่ไม่ถูกต้องและการบังคับใช้กฎหมายเป็นหลัก

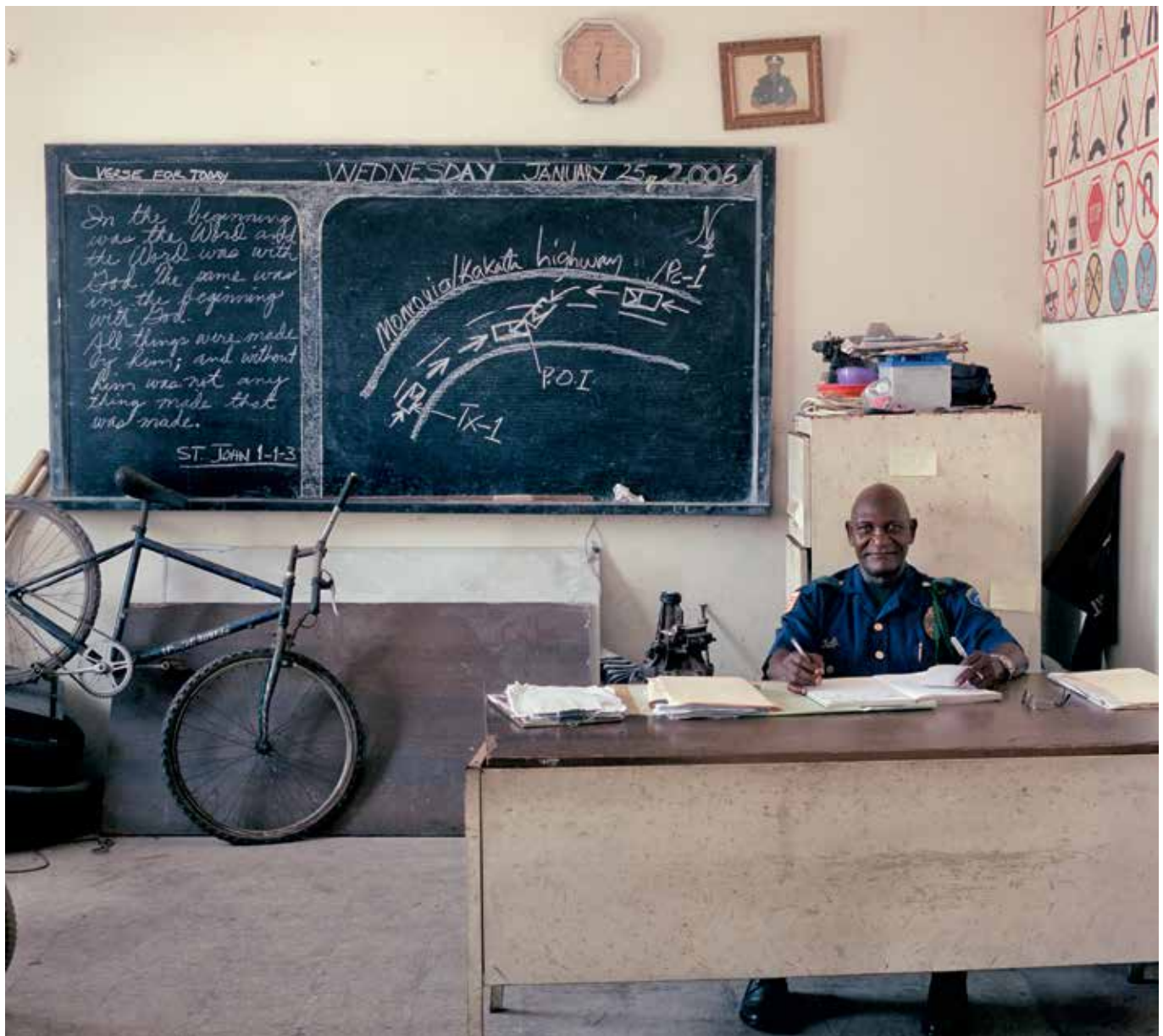
สหพันธ์รัฐรัสเซีย: เพราะการยกระดับการบังคับใช้ กฎหมายและการรณรงค์ผ่านสื่อ อัตราการบาดเจ็บสาหัส ในเมือง Lipetsk Oblast จึงเพิ่มขึ้นระหว่างปี 2010 ถึง 2013 จากประมาณ 50% เป็นเกือบ 80% และในเมือง Ivanovo Oblast จากต่ำกว่า 50% เป็น

มากกว่า 90% นอกจากนี้ อัตราการใช้เบาะนิรภัย สำหรับเด็กเพิ่มขึ้นถึงสี่เท่าในทั้งสองเมือง ยกตัวอย่าง เช่น ในอัตราดังกล่าวในเมือง Ivanovo Oblast เพิ่มขึ้น จาก 20% เป็นมากกว่า 80% เป็นต้น

เวียดนาม: นับตั้งแต่ปี 2007 ด้วยความช่วยเหลือด้าน วิชาการจากองค์การอนามัยโลกและพันธมิตร รัฐบาล ของประเทศเวียดนามได้ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบ ข้อบังคับอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกกัน น็อกของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งนำไปสู่ข้อบังคับให้ พ่อแม่มีหน้าที่รับผิดชอบให้ลูกๆ สวมหมวกกันน็อกที่ เหมาะสมเมื่อโดยสารบนรถจักรยานยนต์ ค่าปรับที่เพิ่ม ขึ้นอย่างมาก และกรอบระเบียบที่กำหนดให้ผู้ขับขี่รถ จักรยานยนต์และผู้โดยสารสวมหมวกกันน็อกที่ได้ มาตรฐาน การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลให้อัตราการ สวมหมวกกันน็อกเพิ่มขึ้นจาก 40% ในปี 2007 เป็น มากกว่า 95% ในปี 2008 และยังคงสูงกว่า 90% นับ ตั้งแต่การประกาศใช้กฎหมายสวมหมวกกันน็อกในปี 2007

The screenshot shows the WHO website's 'Violence and Injury Prevention' section. The main heading is 'Online library of road safety mass media campaigns'. Below this, there is a video player showing a car crash. To the right of the video, there is text stating: 'Worldwide more than 1.2 million people die as a result of a road traffic crash each year, and as many as 50 million are injured. Most of these tragedies can be prevented. Avoiding speeding, drinking and driving and distracted driving, and using motorcycle helmets, seat-belts, and child restraints are key to saving lives. Such actions can be promoted through the development of comprehensive road safety legislation and rigorous enforcement.' Below this text, there is a section titled 'Background to the library' with links for 'Developing road safety campaigns' and 'Acknowledgements'. On the left sidebar, there is a 'VIP home' section with links to 'Violence', 'Road traffic injuries', 'Child injuries and violence', 'Other injury topics', 'Data collection', 'Care and services', 'Disability and rehabilitation', 'Policies', 'Capacity building', and 'Publications'. At the bottom, there is a 'Quick links' section with dropdown menus for 'Topic', 'Language', and 'Region'. There is also a 'Decade of Action for Road Safety 2011-2020' section with a logo and a 'Connect' section with a link to 'Sign up for VIP updates'.

องค์การอนามัยโลกได้จัดทำห้องสมุดออนไลน์ที่สามารถเลือกสื่อโทรทัศน์และวิทยุเกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนน จากทั่วโลก เพื่อกระตุ้นและสร้างแรงบันดาลใจให้กับประเทศต่างๆ ในการพัฒนากิจกรรมรณรงค์ใหม่ๆ



การเข้าถึงผู้เชี่ยวชาญ: องค์การอนามัยโลกได้ช่วยประสานงานโครงการริเริ่มต่างๆ ที่เกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนในองค์การสหประชาชาติ และสามารถช่วยให้สื่อสามารถเข้าถึงผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนและผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องในหลายประเทศ

ระดับประเทศ: องค์การอนามัยโลกสามารถช่วยให้เข้าถึงผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนในมากกว่า 180 ประเทศ และมีทีมผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยทางถนนและด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในบราซิล กับพูซา จีน อินเดีย เคนยา เม็กซิโก สหพันธ์รัสเซีย ตุรกี และเวียดนาม

ระดับนานาชาติ: องค์การอนามัยโลกมีผู้เชี่ยวชาญนานาชาติที่สามารถให้มุมมองระดับโลกเกี่ยวกับประเด็นต่างๆ เช่น กฎหมาย การเก็บข้อมูล และการกำกับดูแลและ

ประเมินผล โดยผู้เชี่ยวชาญนานาชาติเหล่านี้มีความรู้เกี่ยวกับแนวปฏิบัติที่ดี (เช่น แนวปฏิบัติเพื่อป้องกันผู้ใช้นถนนที่มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุจากที่ต่างๆ ทั่วโลก) และแหล่งข้อมูลเพิ่มเติม (เช่น รายงาน การวิเคราะห์พิเศษ และการเข้าถึงนักวิชาการ)

ในด้านที่เกี่ยวข้อง: องค์การอนามัยโลกสามารถเชื่อมโยงกับผู้เชี่ยวชาญและแหล่งข้อมูลในประเด็นส่วนใหญ่มักเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน เช่น การขนส่ง การออกแบบผังเมือง การบังคับใช้กฎหมาย สมาคมผู้ประสบอุบัติเหตุ โครงสร้างพื้นฐาน และมาตรฐานและกฎระเบียบ

หากต้องการเข้าถึงผู้เชี่ยวชาญในด้านต่างๆ ข้างต้น กรุณาติดต่อ ลอรา สมิงกี้ หรือโทรศัพท์สายตรงที่ +1 22 791 4547